ROK XVIII Warszawa, Marzec 1937 r. Nr. 3 (263)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

NA PAPIERKU

Jak pod wpływem wiosennego słońca wezbrały fale naszych rzek, grożąc zalewem dużym połaciom kraju, tak pod wpływem ostatniej serii katastrof kolejowych oraz pod wpływem dyskusji nad ich przyczynami w Sejmie i poza Sejmem, wezbrała na P. K. P. potężna fala rozmaitych zarządzeń, okólników, rozporządzeń, przypomnień i pouczeń i tak się tam zresztą nazywają wszystkie te papierowe sztuczki i sposoby, uznane za najskuteczniejszy środek zapobiegawczy przeciwko katastrofom i wypadkom ruchowym.

Wszystkie instancje, począwszy od M. K. a skończywszy na najskromniejszym zawiadowcy, uważają za swój obowiązek zabrać głos w tej sprawie, dorzucić swoje trzy grosze i wydać od siebie stosowne zlecenia i rozkazy, poparte oczywiście odpowiednimi groźbami. Trudno się oprzeć wrażeniu, iż pp. Dyrektorów i Naczelników zdenerwowała coś niecoś czystka w dyrekcji krakowskiej, toteż w obawie o własną skórę wyłażą z niej dosłownie, aby tylko uczynić ze swej strony wszystko, co należy, celem zapobieżenia katastrofom.

Wiadomo zaś, co, utartym zwyczajem, czynić należy w takich wypadkach: należy wydać i ogłosić odpowiedni okólnik, wezwać w nim pracowników do ścisłego przestrzegania przepisów pod grozą odpowiedzialności i uspokoiwszy tą drogą swoje sumienie, czekać cierpliwie, co też z tego wyniknie. Tak właśnie postąpili wszyscy bodaj pp. Dyrektorzy kolei i tak za ich przykładem postępują niżsi rangą przełożeni pracowników wykonawczej służby ruchu. Toteż pracownicy, zobowiązani do czytania i stwierdzania własnoręcznym podpisem, że czytali wszystkie te elaboraty obawiają się nie bez słuszności, aby papierowa powódź nie zalała całkiem linii kolejowych, i aby nie zatopiła w sobie... zdrowego sensu.

W ocenie przyczyn katastrof i wypadków ruchowych są wszyscy autorowie owych zarządzeń i okólników jak jeden mąż zgodni i jednomyślni. Wszystkiemu winni pracownicy służby wykonawczej, którzy lekkomyślnie, przez niedbalstwo, a nawet ze złej woli lekceważą i przekraczają obowiązujące przepisy. Czytającego uważnie te okólniki ogarnia po prostu przerażenie. Mamy przed sobą np. okólnik, który na 10 szpaltach wylicza wszystkie grzechy główne i powszednie personelu. Czego tam nie ma i co się nie wyrabie? Sądząc po tym okólniku, nie istnieje chyba ani jeden paragraf przepisów ruchu i sygnalizacji, ani jedno postanowienie instrukcji dla służby wykonawczej, które by nie było systematycznie i regularnie pomijane, lekceważone lub wręcz gwałcone.

Czytamy więc, że **„dyżurni ruchu"** wbrew takim i takim postanowieniom nie robią tego lub robią co innego, że **„maszyniści"** nie przestrzegają przepisów takich to a takich paragrafów i artykułów, że toż samo mniej więcej czynią **„zwrotniczowie"**, **„przetokowi"**, **„telegrafiści"**, **„konduktorzy"** i t. d. Aż dziw bierze, że wobec tego kursują jeszcze jakieś pociągi na P. K. P. i że cały tabor wraz z urządzeniami nie przedstawia jednej, wielkiej kupy gruzów... Są oczywiście wśród pracowników P. K. P. także i tacy, których nie opanowała nagminnie panująca zaraza i demoralizacja: to pp. dyrektorowie, naczelnicy, kierownicy i urzędnicy w dyrekcjach. Ci robią pilnie, porządnie i należycie co do nich należy, nie gwałcąc żadnych przepisów. Piszą, mianowicie, okólniki i drukują je w Dzienniku Zarządzeń lub też wywieszają, w przeznaczonych na ten cel szafkach...

A każdy taki akt oskarżenia jest bezimienny. Czytamy w nim, że to „maszyniści", „dyżurni", „konduktorzy" czy „zwrotniczowie" dopuszczają się wszystkich owych zbrodni. Twierdzenie takie, zwłaszcza wydrukowane w publikacji urzędowej, pod powagą urzędu swego autora, wymaga dowodu. Jedno z dwojga: albo wszyscy dyżurni, wszyscy maszyniści, konduktorzy i t. d. dopuszczają się codziennie i stale rażących wykroczeń przeciwko przepisom, a wówczas należy całe to towarzystwo rozpędzić na cztery wiatry poczynając oczywiście od pp. dyrektorów, którzy za zgniliznę moralną ogółu swych podwładnych są i muszą być odpowiedzialni, albo wypadki takie zdarzają się czasami niektórym tylko pracownikom, a wówczas jakim właściwie prawem pp. dyrektorzy ośmielają się zarzuty te uogólniać i rzucać takie oskarżenia na wszystkich pracowników do danej gałęzi służbowej należących?!

W kaznodziejskim zapale czy też ze strachu przed własną odpowiedzialnością nie zdają sobie autorzy tych okólników sprawy, że oddają w ten sposób najgorszą usługę kolej-

nictwu polskiemu, że kalają własne gniazdo i plują sobie samym w brodę. Przecież może się zdarzyć, że taki Dziennik Zarządzeń dostanie się w ręce osób postronnych, że go otrzyma prasa krajowa czy zagraniczna. Ładne wyobrażenie będzie miał o kolejnictwie polskim, a zwłaszcza o kierujących nim dyrektorach i naczelnikach ten, kto wpadnie na pomysł zapoznania się ze stosunkami panującymi na P. K. P. z treści urzędowych publikacji. Przecież te straszne i ciężkie oskarżenia, o ile są prawdziwe, świadczą przede wszystkim przeciw kierownikom, przeciw zarządowi. Jeden, dwa, dziesięć sporadycznych wykroczeń — to wina pracowników, ale stałe, codzienne gwałcenie przepisów przez nienazwanych imiennie a potępionych generalnie „maszynistów", „dyżurnych", zwrotniczych", to niedołęstwo, to wina dyrektora, który nie umie widocznie zapewnić poszanowania dla najważniejszych, bo podstawowych przepisów stojących na straży bezpieczeństwa ruchu. A jeśli tego nie umie, jeśli dopuścił do takiego rozprzężenia i do takiego, grozę budzącego stanu, to po co właściwie siedzi na swoim stołku i za co mu pensję (grubą!) płacą?...

Jakież tedy środki uważają pp. Dyrektorzy za właściwe i celowe, aby stwierdzone przez się zło usunąć? Za środek najskuteczniejszy uchodzi, jak się zdaje, samo napisanie okólnika, zaraz po tym należy postawić własnoręczne podpisanie tego okólnika przez każdego pracownika, następnie idzie groźba „wystąpienia z całą surowością przepisów" i „bezwzględnego karania oraz usuwania ze służby", wreszcie — należy personel należycie i gorliwie pouczać.

„Pouczanie pracowników" — nakazuje jeden z okólników — „ powinno polegać na rozwiązywaniu praktycznych zagadnień przez pouczanych. Tematem pouczeń powinny być przede wszystkim zagadnienia niecodzienne, z którymi pracownicy spotykają się stosunkowo rzadko".

Znamy dobrze ten smak z doświadczenia. „Pan zna szlak z Kaczego Dołu do Gęsiej Górki?" — zapytuje instruktor. „Znam" — odpowiada pouczany przez „praktyczne rozwiązywanie niecodziennych zagadnień". No, to wyobraź pan sobie, że pan tam jedzie jutro, aż tu widzi pan, że między szynami wyrósł dąb! Co pan wówczas zrobi?". Wypadek z życia wzięty i najzupełniej prawdziwy, a zagadnienie zaiste niecodzienne. Spodziewać się należy, że po odpowiednim rozwiązaniu tego zagadnienia pracownik już nigdy nie wykroczy przeciwko przepisom i nigdy nie spowoduje katastrofy.

Dowiadujemy się ponadto przy sposobności po co właściwie koleje szkolą, egzaminują i pouczają swoich pracowników. Myślałby może ktoś naiwny, że czynią to po to, aby pracownicy znali swoje obowiązki i umieli je wypełniać należycie, tak, aby ruch odbywał się sprawnie i bezpiecznie, i aby koleje godnie sprostały swemu zadaniu! Nic podobnego!

„Przede wszystkim — czytamy znowu w okólniku — musi każdy pracownik, zatrudniony w służbie, związanej z ruchem pociągów, być należycie wyszkolony teoretycznie i praktycznie i złożyć przepisowe egzaminy, **aby potem nie mógł się wymawiać nieznajomością przepisów i instrukcji** (podkreślenie nasze).

Co będzie „przed tym" — to nie najważniejsze — przecież dyrektorowie ani karku nie nastawiają, ani odszkodowań nie płacą, ani do „ula" nie wędrują. — Byleby „po tym" winowajca nie wymknął się z rąk sprawiedliwości i byleby można było osądzić i skazać go za przekroczenie stosownej porcji paragrafów i zarządzeń z omawianym okólnikiem na czele!

Łatwo sobie wyobrazić, jak wytworzona tą drogą, atmosfera oddziaływa na niższych rangą naczelników i zawiadowców. Czytamy w okólniku wydanym przez jednego z takich „przełożonych" co następuje:

„W ostatnim czasie opóźnianie pociągów i psucia się parowozów przybierają w tamtejszej parowozowni wprost katastrofalne rozmiary. Świadczy to, że tamtejsze drużyny parowozowe nie stoją na wysokości zadania i nie zdają sobie sprawy z konieczności regularnego prowadzenia pociągów, jak również nie doceniają swego obowiązku należytego badania parowozów".

„W toku dochodzeń wyczuwam wyraźną niechęć drużyn do regularnego prowadzenia pociągów, w czym dopatruję się złej woli z ich strony na szkodę administracji M. D. oraz całokształtu służby".

I tak dalej w tym soczystym tonie do końca z nieodzowną, oczywiście, groźbą karania winnych najsurowszym wymiarem kary, oddawania ich do dyscyplinarnego ukarania oraz z sakramentalnym obowiązkiem „podania do wiadomości pracownikom za własnoręcznym podpisem".

A nam się zdaje, że „tamtejszy" naczelnik nie dorósł do wysokości swego zadania i powinien co rychlej chwycić się innego zajęcia, nie zaś kierowania jednostką służbową, w której pracują ludzie. Jak to powiedział niedawno p. Minister?: **„ma panować lojalność, zaufanie, harmonia i rycerskość w stosunkach między zwierzchnością i podwładnymi"...**

A co w tym wszystkim najciekawsze i aż nie podobne do wiary: oto, że te papierowe metody zapobiegania katastrofom nie są wcale nowym wynalazkiem opatentowanym dopiero w tym roku 1937. Dowód najlepszy w tym że wspomniany już, 10-szpaltowy okólnik uchylił 22 (słownie: dwadzieścia dwa) wydane poprzednio „w tym przedmiocie" okólniki, ale nie wytrzymał tego osamotnienia zbyt długo, bo już w parę tygodni potem zaszła potrzeba wydania w tej samej dyrekcji nowego, tej kwestji dotyczącego, okólnika. Jest ich już zatem dzięki Bogu znowu 2, a nie traćmy nadziei, że rychło będzie ich więcej.

Toczy się tedy papierowa wojna z katastrofami na P. K. P. od lat osiemnastu, a katastrofy zdarzały się, zdarzają się i — na psa urok — sądząc z dotychczasowego doświadczenia, zdarzać się chyba będą i nadal. Czyżby to miało świadczyć o bezskuteczności tej metody?...

AWANSE

Udzielone w roku bieżącym z dniem 1 lutego awanse przeprowadzone zostały — mimo pewne zastrzeżenia, o których niżej — w sposób bardziej sprawiedliwy i celowy, niż to miało miejsce w latach ubiegłych.

Przede wszystkim objęły one nierównie większą liczbę pracowników, co umożliwiło przynajmniej w pewnym stopniu wyrównanie pokrzywdzeń narosłych w ciągu wielu lat stagnacji na tym polu i pogłębionych stosowanym poprzednio „wyjątkowym" awansowaniem „zasłużonych", „odznaczonych" i t. p. Mimo to jednak nie spełniono nawet minimalnych postulatów pracowniczych. Postulaty te streszczały się przede wszystkim w żądaniu, aby usunięto raz wreszcie chaos, będący pozostałością po obowiązujących poprzednio, a zmienianych co kilka lat przepisach, t. j. aby mianowano na etat wszystkich pracowników, posiadających pełne kwalifikacje oraz egzaminy i zatrudnionych na stanowiskach pomocników maszynistów i aby pozostałych kandydatów na stanowiska w służbie parowozowej przemianowano zgodnie z pragmatyką na praktykantów. Następnie żądano, słusznie, aby wyrównano drogą awansowania w pewnym przynajmniej stopniu pokrzywdzenie mające swe źródło w osławionej „reformie uposażeń z r. 1934, t. j. aby awansowano tych wszystkich, którzy posiadają odpowiednio wysoki zasiłek wyrównawczy. Wreszcie chodziło o to, aby uzyskali awans do właściwej grupy uposażenia ci pracownicy, którzy od lat wielu zatrudnieni są na stanowiskach wyższych niż odpowiadające posiadanej przez nich grupie uposażenia i stopniowi służbowemu.

Aczkolwiek żaden z tych postulatów nie godził w normalną gospodarkę budżetową i przy **prawidłowym** stosowaniu budżetu nie wymagał bynajmniej zwiększenia kredytów — nie zostały one spełnione. Zabrakło odwagi czy też funduszów na usunięcie zadawnionego chaosu za jednym zamachem, a udzielone fragmentarycznie i wyrywkowo etaty i awanse nie rozwiązały tego zagadnienia, które wobec tego nadal pozostaje otwarte i domaga się na gwałt stanowczych rozstrzygnięć.

Także porządek awansowania, mi-

mo widocznej poprawy, pozostawia aż nazbyt wiele pola do zarzutów i rekryminacji. Przepisy o porządku starszeństwa i awansowania dojrzewają w zaciszu biur ministerialnych już od lat trzech z ogonkiem i nie zdołały dojrzeć do publikacji przed terminem awansowym. Niemniej jednak dotarły do wiadomości publicznej zasady, ustalone przez M. K., którymi Dyrekcje obowiązane były kierować się przy udzielaniu awansów. Przyznać wypada, że tam, gdzie zasady te zostały zastosowane ściśle, nie ma—poza sporadycznymi wypadkami, zresztą często uwzględnionymi bezzwłocznie po wniesieniu reklamacji — powodu do wysuwania zastrzeżeń. W niektórych jednak Dyrekcjach, zwłaszcza w tych, w których arbitralność „polityki personalnej" szczególnie głęboko zapuściła korzenie — zasady wytyczne zostały wyraźnie i świadomie zlekceważone, a triumfy święciła, jak dawniej, zasada „względów szczególnych", którymi otaczano różnych osobników, posiadających nikomu bliżej nie znane zasługi, oraz zasada swawolnego uznania, w myśl której pominięto w awansie, wbrew wyraźnym poleceniem M. K. pracowników najstarszych, mimo iż posiadali pełne w tym względzie kwalifikacje. Na czele tych Dyrekcji kroczy Dyrekcja lwowska, a raczej jej Biuro Personalne, które, jak widać, nie może dotąd zapomnieć błogich czasów pp. Mączki i Miączyńskiego.

Rozdanie dekretów awansowych odbyło się w sposób szczególnie uroczysty z biciem w bębny i z graniem w trąby (dosłownie), gdzieniegdzie zaś nawet w asyście zbrojnych zastępów K. P. W. Nie obyło się przy tym i bez grubszych nietaktów, np. w postaci podnoszenia pod niebiosa niesłychanej łaski wysokich władz, które raczyły zezwolić pracownikom na korzystanie z tak niezwykłego dobrodziejstwa. Ma to i jednak także i dobrą stronę, albowiem, dzięki owym paradom, łatwiej można było zliczyć awansowanych i dowiedzieć się, kto awans otrzymał, podczas gdy przy stosowanej poprzednio tajemnicy gabinetowej, było to o wiele trudniejsze, a na większą skalę w ogóle niemożliwe.

Poświęcając awansom lutowym te krótkie i fragmentaryczne na razie uwagi, zawiadamiamy, iż Prezydium Związku gromadzi obecnie materiały dotyczące zarówno sposobu przeprowadzenia awansów, jak też i zagadnienia uporządkowania stosunków personalnych w tej dziedzinie w ogólności. Po zgromadzeniu i opracowaniu tych materiałów, Związek wystąpi w tej sprawie z wyczerpującym memoriałem do M. K., co pozwoli nam przy sposobności omówić tę sprawę bliżej i obszerniej na łamach „Maszynisty".

ZMIANA PRZEPISÓW EMERYTALNYCH

Informując czytelników naszego czasopisma systematycznie o wszystkim, co dotyczyło zagadnień emerytalnych, związanych z wydanymi w r. 1935 dekretami, ograniczającymi zaliczalność czasu służby zaborczej do wysługi emerytalnej (patrz „Maszynista" Nr. 1, 6, 8, 9, 10 i 11 z roku 1936) wyraziliśmy w jednym z dotyczących tej sprawy artykułów („Rewizja przepisów emerytalnych" Nr. 8 „Maszynisty" z r. 1936) przekonanie, iż w obecnej sytuacji politycznej i gospodarczej liczyć można co najwyżej na zastosowanie pewnych procesów wyrównawczych w granicach ustalonej przez rząd maksymalnej sumy przeznaczonych na ten cel wydatków. Inaczej mówiąc, chodziło nie tyle o to, aby naprawić dotkliwą krzywdę moralną i materialną, którą wspomniane dekrety wyrządziły pracownikom, ile o to, w jaki sposób rozłożyć ofiary, niezbędne, zdaniem rządu, dla zapewnienia równowagi budżetowej, pomiędzy samych emerytów.

Okazało się, że przewidywania nasze były trafne, jak świadczy o tym przebieg i rezultat obrad sejmowych nad projektem noweli do przepisów emerytalnych wniesionym przez posła **Ostafina**. Projekt ten załatwiony już został przez Sejm i przeszedł z kolei do Senatu, gdzie, jak się zdaje, nie ulegnie istotnym zmianom. W brzmieniu uchwalonym przez Sejm można nowelę tę streścić pokrótce w sposób następujący:

1. Prawdopodobnie już z dniem 1 kwietnia 1937 r. przywrócona zostanie pełna zaliczalność okresów służby zaborczej. Dotyczy to jednak tylko rzeczywistych okresów tej służby, nie zaś uprzywilejowanego sposobu jej zaliczania, który służyć będzie nadal tak, jak dotąd tylko odznaczonym. Dodajmy, iż nie zachodzi, zdaniem naszym, obawa uchylenia prawa do półtorakrotnego zaliczenia okresów służby zaborczej opłaconych półtorakrotnymi opłatami (maszyniści i konduktorzy z b. kolei austriackich).

2. Utrzymana zostanie nadal w mocy 10-proc. obniżka zaopatrzeń pobieranych wyłącznie za służbę zaborczą.

3. Wszystkie zaopatrzenia, a więc i zaopatrzenia pobierane wyłącznie za służbę polską z wyjątkiem tylko zaopatrzeń wskazanych wyżej pod 2) — obciążone zostaną 5-proc. opłatą. Opłata ta zmniejszana będzie corocznie o 1 proc. tak, że w r. 1942 uchylona zostanie zupełnie. Od opłaty tej zwolnione będą zaopatrzenia emerytalne nie przewyższające 100 zł. — zaopatrzenia wdowie nie przewyższające 50 zł. i zaopatrzenia sieroce nie przewyższające 25 zł. miesięcznie.

4. Zmienione będą warunki doliczania 10 lat do wysługi emerytalnej, do czego dotąd mieli prawo pracownicy uznani za niezdolnych do pracy zarobkowej co najmniej w 95 proc. Prawo takie służyć będzie odtąd takim tylko pracownikom, którzy zdolność do pracy zarobkowej utracili w związku ze służbą. Jeśli związek taki nie będzie stwierdzony — Minister Skarbu będzie mógł, ale nie będzie miał obowiązku, doliczyć te lata.

5. Ograniczona będzie w pewnym stopniu swoboda zarobkowania emerytów w ten sposób, iż łączny zarobek emeryta z tytułu zaopatrzenia oraz wynagrodzenia za pracę najemną, także u pracodawcy prywatnego nie może przekraczać zł. 400 miesięcznie.

6. Wreszcie swoboda przenoszenia pracowników na emeryturę ma być ograniczona do takich tylko wypadków, w których obok utraty zdolności do zajmowania dotychczasowego stanowiska stwierdzona będzie ponadto utrata zdolności do zarobkowania w ogóle co najmniej w 50 proc. Postanowienie to skrępuje niewątpliwie dotychczasową dowolność emerytowania, jednakże z pewnych względów natury formalnej wątpliwym jest, czy będzie ono miało zastosowanie do stosunków służbowych na P. K. P.

Streszczona wyżej nowela odnosi się formalnie do t. zw. ogólnej ustawy emerytalnej z dn. 11.12.1923 r., której, jak wiadomo, pracownicy kolejowi już od 1 września 1929 r. nie podlegają, posiadając odrębne przepisy emerytalne, ustalane i zmieniane nie przez Sejm i Senat, lecz przez Radę Ministrów. Nie ulega jednak, naszym, żadnej wątpliwości, że — ustalonym od dawna i przestrzeganym dotąd ściśle zwyczajem — zmiany wprowadzone do ustawy grundniowej zastosowane zostaną w sposób identyczny także i do kolejowych przepisów emerytalnych, być może z pewnym wyjątkiem, np. co do warunków emerytowania, które według przepisów obowiązujących na P.K.P., należą nie do zagadnień emerytalnych, lecz pragmatycznych.

Taki sposób załatwiania sprawy emerytur nie odpowiada oczywiście, postulatom pracowniczym. W zamian za przywrócenie prawa do pełnego zaliczenia służby zaborczej, a więc w zamian za naprawienie jaskrawej krzywdy, potępionej jednomyślnie przez Sejm, Senat i całą bez wyjątku opinię publiczną, nałożono podatek na emerytów ze służby polskiej, posiadających z reguły najniższe grupy uposażenia i najniższą wysługę lat, a więc i najniższe zaopatrzenia. Nie uchylono ponadto krzywdzącego obniżenia emerytur wyłącznie zaborczych o 10 proc. Pogorszenie warunków zaliczalności dodatkowych 10-ciu lat tej wysługi dla niezdolnych do zarobkowania w 95 co najmniej procentach dotknie znowu najciężej pokrzywdzonych, aczkolwiek bowiem prawo to także i dzisiaj należało do wyjątkowych, to jednak nawet przy całym fiskalizmie orzeczeń Komisji Lekarskich i przy nienagan-

nym ich stosunku do „interesów rych trudno było zaprzeczyć, iż pra- służby" — istniały wypadki, w któ- cownik jest zupełnie niezdolny do zarobkowania. Obecnie i to nie po- może, bo trzeba nadto stwierdzić, iż niezdolność powstała w związku ze służbą, co rzadko tylko daje się w sposób należyty udowodnić.

Jakkolwiek jednakże ujemnym byłby sąd nasz o treści omawianej noweli — należy stwierdzić lojalnie, że niektórzy posłowie nie szczędzili gorliwych wysiłków, celem załatwienie sprawy po myśli słusznych żądań pracowniczych, że Sejm ustosunkował się do tych na ogół przychylnie i że rezultat stanowi, jak się zdaje, maksimum tego, co wobec stanowiskka rządu było w tej chwili możliwe do uzyskania.

Stoi przed nami zatem trudne zadanie dalszej walki o sprawiedliwe przepisy emerytalnej, ku czemu sposobność nadarzy się zapewne jeszcze w roku bieżącym, albowiem rząd zapowiedział wniesienie na następną sesję budżetową ciał ustawodawczych wniosków, mających na celu gruntowną i podstawową zmianę obecnego systemu emerytur państwowych.

KOLEJE W PLANIE INWESTYCYJNYM

W artykule na temat planu finansowo-gospodarczego P. K. P. na rok 1937 (patrz „Maszynista" Nr 1 z roku 1937) zwróciliśmy uwagę czytelników, iż plan ten, inaczej niż w latach poprzednich, nie obejmuje kredytów na inwestycje, które preliminowane będą oddzielnie w łączności z ogólnym, wielkim planem inwestycyj państwowych.

Oto ogólny plan inwestycyjny był przedmiotem obrad w ciałach ustawodawczych i został już uchwalony. Na podstawie treści ustawy o inwestycjach oraz przebiegu dyskusji w tej sprawie pdoajemy następujące informacje, dotyczące planu inwestycyj na P. K. P.

Koszty inwestycyj, planowanych na rok bieżący, pokryte będą z 3-ch źródeł. Pierwszym z nich jest uruchomiona n związku z operacjami finansowymi na rynku francuskim transza pożyczki na kolej Śląsk — Gdynia, w sumie około 100 milionów. Pożyczka ta zużyta będzie prawdopodobnie w całości, a w każdym razie wyłącznie na dokończenie budowy tej linii. Drugim źródłem jest kredyt w sumie 56 milionów, przyznany kolejom w państwowym planie inwestycyjnym na rok 1937. Trzecim wreszcie źródłem będzie specjalny kredyt o nieznanej dotąd wysokości na zakup taboru kolejowego.

Już z sumy kredytu na inwestycje, który, zarówno bezwzględnie, jak i w porównaniu z kredytami za lata ubiegłe (w okresie od roku 1919 do 1936 wydano na inwestycje kolejowe ogółem 1.380.000.000 zł) jest bardzo szczupły, widać, że tempo prac inwestycyjnych będzie bardzo słabe. Jest to zresztą, jak można przypuszczać, rezultat świadomej woli czynników miarodajnych, albowiem p. Minister Komunikacji uważa, iż kolejom należy dać możność nabrania oddechu i zwolnić je na czas pewien od działalności inwestycyjnej, aby im umożliwić uporządkowanie stosunków na liniach już istniejących.

Około 30% preliminowanej sumy przeznaczone jest na dalsze prace nad rozbudową węzła warszawskiego, w czym sporo pochłonie rozpoczęta już budowa nadziemnych kondygnacji dworca centralnego. Pozostałe około 40 milionów przeznaczone są na dalszą budowę rozpoczętych już linii (Sierpc — Brodnica), na dalszą przebudowę węzła krakowskiego i na rozbudowę stacji Gdynia, wreszcie zaś na różne inwestycje na kolejach istniejących, których planu w tej chwili jeszcze nie znamy.

Z specjalnych kredytów uruchomionych poza planem inwestycyjnym, zamówiona będzie pewna, nieznana również ilość jednostek taborowych w wytwórniach krajowych, przy czym chodzi bodaj czy nie przede wszystkim o utrzymanie w ruchu tych wytwórni.

Wynika stąd, że o jakichś poważniejszych procesach inwestycyjnych, tak bardzo niezbędnych dla naszego kolejnictwa, wyniszczonego długim okresem gospodarki oszczędnościowo-wegetacyjnej, nie ma w ogóle mowy, i że koleje, a z nimi kolejarze, nie prędko doczekają się polepszenia stanu technicznego urządzeń, torów i taboru.

SPRAWY SŁUŻBOWE

O REALIZACJĘ NASZYCH POSTULATÓW

Prowadząc systematycznie akcję celem zrealizowania najważniejszych postulatów służby parowozowej sprecyzowanych w uchwałach XIII walnego zjazdu, tudzież Zarządu Głównego — Prezydium Związku opracowało i złożyło w M. K. w pierwszych dniach lutego r. b. następujące memoriały:

I. POD ADRESEM P. MINISTRA KOMUNIKACJI:

1. **Memoriał w sprawie nowych przepisów „o godzinowym"** (przedrukowany w całości w poprzednim numerze „Maszynisty").

2. **Memoriał w sprawie czasu pracy i urlopów wypoczynkowych w służbie parowozowej.** W memoriale tym wskazuje Prezudium na rozpowszechnione na całej sieci P. K. P. systematyczne i świadome przekraczanie maksymalnych norm czasu pracy w służbie parowozowej, ustalonych w obowiązujących przepisach, wskazując liczne przykłady, w których czas pracy w okresie miesięcznym wynosi 260, 280 a nawet i 340 pełnowartościowych godzin. Podkreśla następnie Prezydium, iż pomijane i lekceważone są przepisy o maksymalnym czasie trwania służby nieprzerwanej, o normach pracy nocnej i odpoczynku i reklamuje stałe i konsekwentne ograniczanie uprawnień urlopowych w wielu okręgach dyrekcyjnych. Powodem tego jest notoryczny brak personelu przy trwającym wciąż a nieuzasadnionym zakazie przyjęć. Prezydium zwraca zatem uwagę na powstające stąd poważne niebezpieczeństwo na wypadek potrzeb nadzwyczajnych a w związku z ograniczeniem kredytów na zastępstwa chorych w planie finansowo - gospodarczym P. K. P. na r. b. wyraża obawę, czy nie przyczyni się to do pogorszenia sytuacji, która i tak pozostawia aż nazbyt wiele do życzenia.

3. **Memoriał w sprawie przywrócenia prawa do półtorakrotnego zaliczania czasu służby parowozowej do wysługi emerytalnej.** Nawiązując do przewidywanej już w czasie najbliższym nowelizacji przepisów emerytalnych w związku z uchwaloną przez Sejm nowelą do ustawy z dn. 11.12.1923 r. wystąpiło Prezydium ponownie z postulatem przywrócenia prawa do półtorakrotnego zaliczania czasu służby parowozowej do wysługi emer., przytaczając na jego uzasadnienie znane powszechnie a nie odparte niczym argumenty i podkreślając, że pracownicy parowozowi postulat ten podtrzymują i nie mogą zeń nigdy zrezygnować.

4. **Memoriał w sprawie zaliczania czasu służby wojskowej w b. państwach zab. do wysługi emer.** Nowela z dnia 1.12.1935 uregulowała jednolicie warunki zaliczalności służby wojskowej w b. państwach zab. do wysługi emer., w szczególności zaś umożliwiła zaliczenie takiej służby do wysługi emer. jeśli pracownik po jej zakończeniu przeszedł bezpośrednio (przed upływem 1-go miesiąca) do służby wojskowej lub państwowej (kolejowej) polskiej. Jeśli chodzi o b. zabór pruski, skorzystali z tego tylko pracownicy na obszarze Poznańskiego, natomiast pracownicy przyjęci na terenach Pomorza i Górnego Śląska zostali w tym względzie — najprawdopodobniej przez przeoczenie — pominięci i to bez winy ze swej strony, skoro przejęcie tych obszarów przez państwo polskie nastąpiło dopiero w dłuższy czas po ukończeniu wojny. Memoriał ma na celu uzyskanie takiej nowelizacji § 46 przepisów emer., aby z prawa zaliczenia służby wojskowej mogli skorzystać wszyscy pracownicy, o ile wstąpili do służby kolejowej polskiej nie później niż w

miesiąc po zajęciu danego obszaru przez państwo polskie.

5. **Memoriał w sprawie Instrukcji „R 1".** Ponieważ dotychczasowe, wielokrotne starania Związku o wydanie każdemu bez wyjątku pracownikowi parowozowoemu egzemplarza instrukcji „R 1" w wyciągu przystosowanym do potrzeb służby parowozowej oraz w sprawie zaniechania ustawicznej i powtarzanej co kilka tygodni nowelizacji tej instrukcji nie odniosły dotąd skutku — Prezydium zwróciło się raz jeszcze do p. Ministra, wskazując na ważność i pilny charakter tego postulatu.

II. POD ADRESEM BIURA PERS. WZGL. DEPARTAMENTU MECHANICZNEGO M. K.

6. **Memoriał w sprawie warunków przydziału odzieży służbowej.** Memoriał zwraca się przeciwko przedłużaniu czasokresów zużycia poszczególnych sort mundurowych, przeciwko pomijaniu ustalonych terminów wydawania tych sort, tudzież przeciw potrącaniu należności przed wydaniem odzieży i domaga się m. in. ponownego wydania i utrzymywania w stanie aktualności książeczek mundurowych.

7. **Memoriał w sprawie przydzielenia palaczy - trzeciaków do obsługi dalekobieżnych pociągów osobowych i towarowych.** Memoriał, opierając się na materiale nadesłanym przez Zarządy Kół domaga się przydzielenia palaczy - trzeciaków na wszystkie pociągi zarówno osobowe jak też i towarowe, na których, z uwagi na odległość przebiegu oraz na ilość zarzucanego węgla, pomocnik maszynisty nie ma możności współdziałania z maszynistą przy obserwowaniu szlaku i sygnałów.

8. **Memoriał w sprawie przepisów o dodatku dla dyspozytorów parowozowych.** Obowiązujące przepisy o dodatku dla dyspozytorów parowozowni nasuwają pewne wątpliwości jeśli chodzi o warunki wypłacania tego dodatku zastępcom. Memoriał zmierza do wyjaśnienia przepisów w tym duchu, aby zastępcy otrzymywali dodatek za każdy dzień zastępstwa.

9. **Memoriał w sprawie podwyższenia ryczałtu za wyjazdy dla maszynistów - instruktorów.** Sprawę tę poruszył Związek w sposób wyczerpujący w memoriale złożonym w M. K. w sierpniu r. 1936 (patrz „Maszynista" Nr. 7 z r. 1936) i uzyskał obietnicę podwyższenia tego ryczałtu. Ponieważ realizacja tej obietnicy przeciąga się do dzisiaj — uznało Prezydium za konieczne przypomnieć Ministerstwu tę sprawę. Z uzyskanych wyjaśnień wynika, że M. K. postanowiło podwyższyć ryczałt do zł 80 miesięcznie, że jednak decyzja wymaga aprobaty ze strony Ministerstwa Skarbu, co nastąpić ma już w czasie najbliższym.

Składając wyszczególnione wyżej memoriały pod adresem p. Ministra Prezydium zgłosiło równocześnie prośbę o audiencję celem ustnego poparcia zawartych w nich postulatów. Audiencji tej oczekujemy już w dniach najbliższych bezpośrednio po zakończeniu obrad parlamentarnych nad budżetem, które dotąd absorbowały p. Ministra.

Dalszą taktykę w sprawach postulatowych, w szczególności zaś w sprawie godzinowego, uzależnia Prezydium od rezultatów audiencji u p. Ministra, uważając za swój obowiązek wstrzymać się z wszelką akcją bezpośrednią aż do zapoznania się z poglądami p. Ministra na to zagadnienie.

Z DZIAŁALNOŚCI REFERATU PRAWNEGO CENTRALI Z. Z. M.

8. Prawo pracownika zwolnionego w drodze „redukcji" do odszkodowania za nieszczęśliwy wypadek.

Sprawa kol. Błaszczyka Wincentego (Szopienice).

Kol. Błaszczyk Wincenty, pomocnik masz. I. kl. parowozowni Szopienice przeniesiony został z dniem 1 września 1931 w stan nieczynny na podstawie § 126 obowiązującej podówczas pragmatyki służbowej. Na kilka dni przed przejściem w stan nieczynny, a mianowicie dn. 29 sierpnia 1931 — uległ kol. Błaszczyk nieszczęśliwemu wypadkowi w służbie, spadając na tor z parowozu, będącego w ruchu i został odstawiony do szpitala powiatowego w Szarleju.

Po upływie 6-miesięcznego okresu przebywania w stanie nieczynnym, tj. z dniem 1 marca 1932 Dyrekcja O. K. P. w Katowicach rozwiązała z kol. Błaszczykiem stosunek służbowy na podstawie § 126 ust. 3. ówczesnej pragmatyki, a więc w trybie t. zw. „redukcji". W jakiś czas po tym zbadała kol. Błaszczyka Główna Komisja Lekarska i stwierdziła u niego 60% utraty zdolności do zarobkowania na 1 rok w związku z nieszczęśliwym wypadkiem w służbie.

Na tej podstawie zgłosił kol. Błaszczyk roszczenie o odszkodowanie za nieszczęśliwy wypadek, jednakże Dyrekcja roszczenia tego nie uwzględniła, a to wobec tego, że rozwiązanie stosunku służbowego z nim nie nastąpiło z powodu trwałej niezdolności do pełnienia służby, lecz w następstwie przeniesienia w stan nieczynny.

Od decyzji Dyrekcji kol. Błaszczyk odwołał się do M. K., które zajęło również stanowisko odmowne, wychodząc z założenia, iż odszkodowanie za nieszczęśliwy wypadek należy się tylko takiemu pracownikowi, który zwolniony został z powodu nnezdolności do pełnienia obowiązków służbowych, a nie przysługuje zwolnionym z § 126 pragmatyki z 8. VII. 1929.

Orzeczenie M. K. zaskarżył Błaszczyk przy pomocy referatu prawnego Centrali do N. T. A., który **wyrokiem z dnia 19 grudnia 1935 r. L. rej. 11441/32 uchylił je, jako niezgodne z ustawą.** W uzasadnieniu wyroku ustalił N. T. A. co następuje:

N. T. A. rozważył jedyny zarzut skargi, że, skoro został stwierdzony nieszczęśliwy wypadek, któremu uległ skażrący w czasie pełnienia służby i skoro została stwierdzona utrata zdolności zarobkowej wskutek tego wypadku przez Główną Komisję Lekarską, władza pozwana nie miała prawa odmówić zastosowania do skarżącego postanowienia § 42 przepisów emerytalnych tylko dlatego, że stosunek służbowy z nim został rozwiązany na podstawie § 126 ówczesnej pragmatyki, a nie z powodu niezdolności do pełnienia służby.

N. T. A. uznał ten zarzut za słuszny, gdyż rzeczywiście § 42 rozp. M. K. z dnia 4. VII. 1929 r. w żadnej mierze nie uzależnia uzyskania prawa do odrębnego odszkodowania z tytułu utraty zdolności do służby i zarobkowania od przyczyny i trybu zwolnienia danego pracownika.

W odpowiedzi na skargę wniesioną do N. T. A. wysunęła władza pozwana nowy motyw odmowy odszkodowania, a mianowicie, że Główna Komisja Lekarska nie stwierdziła u skarżącego trwałej niezdolności do zarobkowania, lecz tylko czasową niezdolność na 1 rok, po czym miało być przeprowadzone nowe badanie. **Także i ten motyw uznał N. T. A. za niesłuszny, gdyż § 42 przepisów emerytalnych bynajmniej nie żąda stwierdzenia trwałej utraty zdolności do zarobkowania** i w związku z tym zawiera szereg postanowień regulujących uprawnienia władz kolejowych do zarządzania ponownych badań lekarskich poszkodowanego dla ustalenia odpowiednich zmian oraz do zmiany lub uchylenia dalszej wypłaty odszkodowania.

W następstwie streszczonego wyżej wyroku kol. Błaszczyk otrzymał należne sobie odszkodowanie za cały czas wstecz od chwili rozwiązania stosunku służbowego, w sumie około 3.000 zł. Nawiasem zaznaczamy, iż Referat Prawny Centrali prowadzi obecnie w imieniu kol. Błaszczyka nową sprawę, ponieważ Kolejowe Komisje Lekarskie obniżyły bez należytej podstawy i w sposób niezgodny z prawem przyznany mu procent utraty zdolności do zarobkowania.

9. Półtorakrotne zaliczenie nieetatowej służby parowozowej. — Służba plebiscytowa na G. Śląsku.

Sprawa Florentyny Wawrzynek (Rybnik).

Dyrekcja O. K. P. w Katowicach przyznała p. Florentynie Wawrzynek, wdowie po kol. Wilhelmie Wa-

wrzynku, maszyniście II kl. parowozowni Rybnik zaopatrzenie wdowie w sumie zł 91,44 miesięcznie, począwszy od 1. XII. 1931, przyjmując jąc za podstawę wymiaru 23 lat służby jej śp. męża.

Wawrzynkowa odwołała się od tej decyzji przy pomocy Referatu Prawnego Centrali do M. K. i zażądała ponadto zaliczenia do wysługi emer. męża jego służby w policji plebiscytowej na Górnym Śląsku od dnia 7 października 1920 do 30 czerwca 1922, tudzież liczenia czasu jego służby na parowozie od dnia 1 lipca 1922 do 31 maja 1923 — a więc za okres, w którym był on pracownikiem nieetatowym — w wymiarze półtorakrotnym.

Ministerstwo Komunikacji nie uwzględniło odwołania Wawrzynkowej, ponieważ w wymienionym okresie służby parowozowej śp. Wawrzynek należał do Oddziału A Kasy Emerytalnej dla robotników kolejowych b. dzielnicy pruskiej i opłacał tylko zwykłe składki ubezpieczeniowe, oraz ponieważ służba śp. Wawrzynka w policji plebiscytowej nie była polską służbą plebiscytową, w rozumieniu § 47 ust. 3. rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 4 lipca 1929 r.

Wawrzynkowa zaskarżyła tę decyzję przy pomocy referatu prawnego Centrali do N. T. A., a Trybunał **wyrokiem z dnia 15 listopada 1935 r. l. rej. 6390/32, uchylił ją jako niezgodną z ustawą.** W uzasadnieniu wyroku stwierdził N. T. A. co następuje:

Rozp. R. M. z dnia 4 lipca 1929 r. (przepisy emerytalne dla pracowników P. K. P.) w §§ 2 i 13 stanowi, iż pracownicy parowozowi zajęci stale na parowozach, oraz pracownicy w służbie konduktorskiej zajęci stale przy obsłudze pociągów wnoszą opłatę miesięczną wyższą, aniżeli inni pracownicy kolejowi i, że przy wymiarze zaopatrzenia, każdy rok opłacony przepisaną wyższą opłatą ma im być liczony półtorakrotnie. Następnie § 48 tegoż rozporządzenia postanawia, że o ile chodzi o okres służby polskiej przed 1. IX. 1929, to wyżej wymienionym stałym pracownikom parowozowym i konduktorskim 1 rok winien być liczony do wysługi emerytalnej jako 18 miesięcy. **Słusznie podkreśla skarżąca, że ostatnio wymieniony przepis żadnych wyjątków nie przewiduje, a z zestawienia tego przepisu z cytowanymi §§ 2 i 13 wynika, iż odnośnie okresu, poprzedzającego wejście w życie omawianego rozporządzenia (1. IX. 1929 r.) uiszczanie zwiększonej opłaty nie było i nie jest wymagane, a uprzywilejowany sposób zaliczania lat służby parowozowej i konduktorskiej do wysługi emer. ma być stosowany w każdym wypadku.**

W tych warunkach **odmowa zaliczenia do wysługi emer. zmarłego męża skarżącej jego służby parowozowej w okresie od dn. 1 lipca 1922 do 21 maja 1923 w wymiarze półtorakrotnym z powodu opłacania przez niego zwykłych składek emerytalnych jest wręcz sprzeczna z treścią przepisów.**

Nieuzasadnioną jest również odmowa zaliczenia Wawrzynkowi czasu służby w policji plebiscytowej. Według § 47 ust. 3 rozp. z dn. 4. VII. 1929 **pracownikom kolejowym zalicza się bezpłatnie do wysługi emerytalnej pomiędzy innymi i czas spędzony na polskiej służbie plebiscytowej** na ziemiach b. z. pruskiego **od dnia 1 listopada 1918 do czasu faktycznego objęcia danych ziem przez Rzeczpospolitą Polską.** Wawrzynek był w służbie plebiscytowej na Górnym Śląsku w czasie od 5 października 1920 do 26 czerwca 1922, przy czym, jak stwierdza znajdujące się w aktach zaświadczenie, pozostawał on w służbie polskiej Górnego Śląska, a podczas powstania pracował w dowództwie powiatu gliwickiego.

Władza pozwana nie przytacza żadnych wyjaśnień, dlaczego służby Wawrzynka w policji plebiscytowej Górnego Śląska nie uważa za plebiscytową służbę polską. **Okoliczność zaś, iż pomieniona policja była podporządkowana Komisji Międzysojuszniczej i, że obok policji plebiscytowej polskiej istniała analogiczna policja niemiecka, nie uprawnia bynajmniej władzy do niestosowania wobec tej służby przepisów § 47.** W następstwie tego wyroku otrzymała p. Wawrzynkowa odpowiednie wyrównanie zaopatrzenia za cały okres ubiegły od śmierci męża.

Dnia 14 lutego 1937 r. obchodzili P. M. Spornowie jubileusz 25-cio lecia pożycia małżeńskiego.

Przyłączając się do licznych dowodów sympatii, nadesłanych pod adresem Jubilatów, pozwola sobie Redakcja „Maszynisty" złożyć tą drogą długoletniemu Prezesowi okręgu Poznańskiego i członkowi Zarządu Głównego, zasłużonemu i wybitnemu działaczowi na niwie organizacyjnej oraz Czcigodnej Jego Małżonce serdeczne życzenia szczęścia i pomyślności na dalszej, wspólnej drodze życia.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

DZIAŁALNOŚĆ PREZYDIUM ZWIĄZKU W CZASIE OD 1. I. DO 28 II. 1937 R.

ZEBRANIA KÓŁ Z. Z. M.

Dnia 4.I.37 r. w sprawach pomocy prawnej w Wilnie — Pr. Zw. **Siadak i dr. Żuniak.**

Dnia 10.I.37 r. posiedzenie Zarz. Głównego — obecni wszyscy członkowie Prezydium.

Dnia 13.I.37 r. Zebranie koła Kutno — kol. **Siadak.**

Dnia 14.II.37 r. Zebranie koła Łódź Kal. — kol. **Spyt.**

Dnia 16.I.37 r. Zebranie koła Toruń — kol. **Lisiewicz.**

Dnia 17.I.377 r. Zebranie koła Tarnowskie Góry — kol. **Spyt.**

Dnia 17.I.37 r. Zjazd Okręgu Pomorskiego w Grudziądzu — kol. **Siadak.**

Dnia 18.I.37 r. Zebranie koła Leszno — kol. **Siadak.**

Dnia 18.I.37 r. Zebranie koła Piotrków — kol. **Pruszyński.**

Dnia 23.I.37 r. Zebranie koła Częstochowa — kol. **Lisiewicz.**

Dnia 25.I.37 r. Zebranie koła Kraków — kol. **Spyt.**

Dnia 27.I.37 r. Zebranie koła Koluszki — kol. **Pruszyński.**

Dnia 8.II.37 r. Zebranie koła Stryj — kol. **Pruszyński.**

Dnia 9.II.37 r. Zebranie koła Sambor — kol. **Pruszyński.**

Dnia 10.II.37 r. Zebranie koła Przemyśl — kol. **Siadak.**

Dnia 11.II.37 r. Zjazd Okręgu lwowskiego i zebranie Koła Lwów — kol. **Siadak i Spyt.**

Dnia 11.II.37 r. Zebranie koła Chojnice — kol. **Pruszyński.**

Dnia 12.II.37 r. Konferencja w sprawach finansowych w Stanisławowie — kol. kol. **Siadak, Lisiewicz, Kuczkowski oraz Dr. Żuniak.**

Dnia 16.II.37 r. Zebranie koła Gdynia — kol. **Siadak.**

Dnia 17.II.37 r. Zebranie koła Kartuzy — kol. **Siadak.**

Dnia 18.II.37 r. Zebranie koła Tczew — kol. **Spyt.**

Dnia 19.II.37 r. Zebranie koła Kowel — kol. **Siadak.**

Dnia 20.II.37 r. Zebranie koła Skarżysko-Kam. — kol. **Spyt.**

Dnia 21.II.37 r. Zebranie koła Ostrów — kol. **Lisiewicz.**

Dnia 21.II.37 r. Zebranie koła Chebzie — kol. **Pruszyński.**

Dnia 25.II.37 r. Zebranie kół węzła warszawskiego — kol. **Siadak, Spyt, Pruszyński i Lisiewicz.**

Dnia 26.II.37 r. Zebranie koła W-wa Główna — kol. **Pruszyński.**

Dnia 28.II.37 r. Zebranie koła Sucha — kol. **Spyt.**

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDIUM ZWIĄZKU

Dnia I.37 r. w M. K. w sprawach: godzinowego i osobistych kol. kol. Winiarskiego (Tczew), Płachcińskiego (N. Sącz) — kol. kol. **Siadak, Pruszyński, Spyt i Lisiewicz.**

Dnia 8.I.37 r. w M. K. w sprawach godzinowego i osobistych kol. kol. Winiarskiego (Tczew), Walewskiego (Kutno), Kollorza (Zory) i Nawary (Szczakowa) — kol. kol. **Siadak i Pruszyński.**

Dnia 12.I.37 r. w M. K. w sprawie nowych przepisów o godzinowym — kol. **Spyt.**

Dnia 19.I.37 r. w D. O. K. P. Warszawa w sprawach: starszeństwa pracowników zatrudnionych przy ob-

słudze wagonów motorowych, obrotnicy w parowozowni Łódź - Fabr., meldowania się drużyn parowozowych zatrudnionych na przetoku przed objęciem służby, nakładanie kar na drużyny parowozowe bez przeprowadzenia należytych dochodzeń oraz w sprawach osobistych kol. Zielińskiego Wł. i Biernackiego Stan. (Łódź Kal.), Ordona (Sosnowiec), Piwowarskiego Fran. (W-wa Wsch.), Śliwowskiego A. (W-wa Praga), Tytza Stan., Matusiaka Edm., Bogdańskiego F. i Szmulniewskiego — kol. kol. **Siadak, Spyt i Gruszczyński.**

Dnia 21.I. 37 r. w D. O. K. P. Warszawa w sprawie osob. kol. Borkowskiego P. (W-wa Gł.) — kol. kol. **Siadak i Gruszczyński.**

Dnia 25.I.37 r. w D. O. K. P. Warszawa w sprawie czasu pracy drużyn parowozowych oraz w sprawach osobistych kol. Borkowskiego P. (W-wa Gł.) i Rutkowskiego Cz. (Kutno) — kol. kol. **Siadak i Gruszczyński.**

Dnia 8.II.37 r. w M. K. w sprawach: godzinowego, czasu pracy i urlopów wypoczynkowych, półtorakrotnego zaliczania czasu służby parowozowej do wysługi emer., zaliczania do wysługi emer. okresu służby wojskowej zaborczej pracownikom kol. przyjętym do służby na Pomorzu i na Górnym Śląsku, przydzielenia trzeciaków na pociągi dalekobieżne osob. i towar., wydania dostatecznej ilości egzemplarzy Instrukcji R. 1., wyjaśnienia przepisów o dodatku dla dyspozytorów parowozowni, podwyższenia ryczałtu za wyjazdy dla masz.-instr. oraz w sprawie przepisów o porządku starszeństwa — kol. kol. **Siadak i Pruszyński.**

Dnia 11.II.37 r. w D. O. K. P. Lwów w sprawach: przestrzegania starszeństwa przy awansowaniu i udzielaniu etatów oraz w sprawie sposobu nakładania kar na drużyny parowozowe — kol. kol. **Siadak, Kuczkowski i Haberstock** (Lwów) oraz **Oleksik** (Przemyśl).

Dnia 13.II.37 r. w D. O. K. P. Warszawa w sprawach osobistych kol. kol. Borkowskiego (W-wa) i Rutkowskiego (Kutno) — kol. kol. **Siadak i Gruszczyński.**

Dnia 26.II.37 r. w M. K. w sprawach osob. kol. kol. Rutkowskiego (Kutno) i Winiarskiego (Tczew).

PRZEPROSZENIE

Nie mając do tego żadnej podstawy i dając niebacznie wiarę pogłoskom szerzonym przez ludzi złej woli posądziłem p. **Mieczysława Zepa,** niesumiennie o ogrywanie młodzieży w karty.

Stwierdzam niniejszym, że posądzenie to było najzupełniej bezpodstawne a wobec tego poczuwam się do obowiązku przeprosić najuprzejmiej **p. Mieczysława Zepa** za wyrządzoną mu zniewagę i upraszam o zamieszczenie tego przeproszenia na łamach „Maszynisty".

Kowel dn. 3.II.1937 r.

A. Skurski

JERIN WACŁAW

MASZYNISTA PAR. WARSZAWA-WSCHODNIA

b. długoletni członek naszej organizacji zasłużony w walce o prawa naszego zawodu

padł śmiercią maszynisty na posterunku służbowym jako ofiara katastrofy z dnia 24 lutego 1937 roku w stacji Warszawa-Wschodnia

CZEŚĆ PAMIĘCI OFIARY OBOWIĄZKU!

Katastrofa, której ofiarą padł ś. p. kol. Jerin miała, pokrótce, przebieg następujący:

Dnia 24.II.1937 r. około godz. 9 kol. Jerin przyprowadziwszy pociąg ze st. Szczęśliwice do st. Warszawa-Wschodnia i wyposażywszy parowóz na terenie par. Warszawa-Wschodnia w węgiel i w wodę miał odjechać do st. postojowej Grochów celem przyjęcia pociągu. Zgłosiwszy się na posterunku kontrolnym Nr. 7 otrzymał sygnał odjazdu. W tym samym czasie od strony stacji post. Grochów zdążały 2 sprzężone z sobą parowozy wracając do parowozowni po odstawieniu składów pociągowych. Parowozy te zatrzymane zostały początkowo przed semaforem wyjazdowym st. Warszawa - Wschodnia Rozrządowa, po chwili jednak podano im sygnał na wolną drogę. Parowozy ruszyły. Natychmiast jednak zorientowali się maszyniści prowadzący te parowozy, iż nadjeżdża na nich parowóz kol. Jerina. Zaczęli zatem podawać sygnały alarmowe i zatrzymali parowozy. Także i kol. Jerin zauważył niebezpieczeństwo i zdążył nawet przerzucić nawrotnicę celem uruchomienia kontr-pary. Było już jednak zapóźno. Parowóz kol. Jerina uderzył w sprzęgnięte 2 inne parowozy, po uderzeniu zaś, wskutek uskutecznionej zmiany kierunku zsunąwszy się z szyn pobiegł po podkładach w stronę przeciwną.

Wskutek zderzenia, tender parowozu kol. Jerina dzięki słabej swej konstrukcji został strzaskany i wgnieciony w budkę maszynisty, przyczem kol. Jerin doznał śmiertelnych obrażeń.

Pomocnik kol. Jerina, kol. Grzybalski doznał w czasie katastrofy poważnych uszkodzeń cielesnych. Maszyniści wspomnianych 2 sprzężonych parowozów kol. kol. Muzyczyk i Klipert uniknęli szczęśliwym zbiegiem okoliczności poważniejszych obrażeń.

Zamiast wieńca na trumnę ś. p. Wacława Jerina — ofiarowało Prezydium Z. Z. M. wdowie po zmarłym zapomogę w sumie zł. 100.—.

OLIŃSKI ERYK

POMOCNIK MASZYNISTY PAR. TORUŃ

zginął śmiercią maszynisty na posterunku służbowym dnia 24 grudnia 1936 roku

CZEŚĆ PAMIĘCI OFIARY OBOWIĄZKU!

LWÓW

Pożegnanie Naczeln. Parowozowni Lwów-Zachód, p. inż. J. Swobody.

Dnia 22 stycznia 1937 żegnali pracownicy parowozowni Lwów-Zachód długoletniego swego przełożonego, p. inż. **Józefa Swobodę,** przeniesionego na równie odpowiedzialne stanowisko do Tczewa.

Uroczystość pożegnania, która odbyła się w gmachu naszego Związku przy ul. Zadworzańskiej odbiegała daleko od szablonu podobnych uroczystości, urządzanych częstokroć jedynie „dla przyzwoitości". Wzięli w niej udział liczni wolni od służby pracownicy parowozowni Lwów-Zachód, bez względu na charakter służbowy i różnicę przynależności organizacyjnej. Nastrój wśród zebranych oraz oklaskiwane przez nich gorąco i z uznaniem przemówienia stanowią dowód, iż p. inż **Swoboda** umiał zaskarbić sobie wśród podwładnych nie tylko głęboki szacunek dla swojej wiedzy fachowej i zdolności administracyjnych, lecz nadto i szczere a głębokie przywiązanie, na które, dzięki zaletom swego charakteru, w całej pełni zasłużył. Bo też w oczach personelu, jest p. inż. Swoboda przykładem przełożonego, który umie pogodzić interes służby i wymogi dyscypliny służbowej z bezstronnością i sprawiedliwością postępowania, a w ten sposób, dbając

o dobro podwładnego i wystrzegając się czynienia mu krzywdy, stwarza w podległej sobie jednostce administracyjnej atmosferę wzajemnego zaufania, sprzyjającą chętnym i niewymuszonym wysiłkom oraz dobrowolnemu poświęceniu dla dobra służby.

Wyrazem uczuć, żywionych przez personel parowozowni Lwów-Zachód dla p. inż. Swobody były przemówienia Prezesa Okręgu lwowskiego Z. Z. M. kol. **Kuczkowskiego** oraz kol. **Kurtycza,** który żegnając z żalem p. Nacz. **Swobodę,** życzyli Mu pełnego powodzenia na nowym posterunku służbowym.

P. inż. **Swoboda** podziękował w serdecznych słowach za dowody uznania dla siebie i za pełną wzajemnego zrozumienia długoletnią współpracę, zapewniając, że zachowa o okresie swego życia spędzonym we Lwowie na zawsze jak najlepsze wspomnienia.

W uroczystości wziął udział chór **„Syrena“,** który, pod batutą prof. **Rillingera,** odśpiewał artystycznie szereg pieśni. Wśród uczestników uroczystości zauważyliśmy pp. radnego miejskiego **Stawniczego,** radcę **Piszczeka,** inż. **Bacza** i in., delegatów wszystkich zrzeszeń pracowniczych oraz przedstawicieli prasy lwowskiej, m. in. dr **Orzechowską** z „Dziennika Polskiego“. Z ubolewaniem natomiast stwierdzono, iż nieprzewidziane okoliczności uniemożliwiły wzięcie udziału w uroczystości przedstawicielom Wydziału Mechanicznego DOKP we Lwowie.

Dla upamiętnienia uroczystości wykonano fotograficzne zdjęcie uczestników, którzy wpisali się ponadto do księgi pamiątkowej.

Zebraną wśród uczestników uroczystości sumę zł. 50 przekazano na Fundusz Obrony Narodowej.

CHEBZIE

Zebranie Koła i jubileusz kol. Trilla.

Dnia 21 lutego b. r. odbyło się walne zebranie r. m. Chebzie połączone z uroczystością uczczenia 25-lecia służby kolejowej kol. **Trilla Stefana.** W zebraniu oraz w uroczystości wzięli udział: z ramienia Centrali wiceprezes Zw. kol. **Pruszyński,** zaś z ramienia Zarządu Okręgowego w Katowicach prezes Okręgu kol. **Bartuś.**

Zebraniu przewodniczył prezes Koła kol. **Gnot,** który powitawszy przedstawicieli Zarządu Głównego i Okręgowego przystąpił do obrad nad sprawami objętymi porządkiem dziennym. Między innymi dyskutowano obszernie nad aktualną sprawą nowych przepisów o godzinowym, podkreślając zawisłość, nieżyciowość i niesprawiedliwość wprowadzonych przez nie zasad obliczania należności za czas służby na parowozie. Wskazywano np. na zdarzające się w Kole wypadki, iż 2 maszyniści o jednakowej ilości rzeczywistych godzin pracy w miesiącu otrzymali wskutek stosowania fikcyjnych obliczeń godzinowe w różnej wysokości, a bywają i takie wypadki, w których pomocnik zarobił więcej od swego maszynisty. Z oburzeniem podkreślano te anomalie, które świadczą nie o uproszczeniu, lecz o niebywałym a zupełnie zbytecznym zagmatwaniu systemu.

Po wyczerpaniu obrad nad sprawami objętymi porządkiem obrad, udzielił głosu kol. Pruszyńskiemu, który w dłuższym referacie przedstawił obecny stan organizacyjny Związku, oraz wysiłki Centrali w pracy nad realizacją postultów personelu parowozowego z szczególnym i wyczerpującym uwzględnieniem reformy systemu należności za czas pracy na parowozie. Wyłuszczone przez kol. **Pruszyńskiego** stanowisko Związku wobec zagadnień organizacyjnych i postulatów zawodowych spotkało się z pełnym uznaniem zebranych członków, którzy nagrodzili treściwe i przekonywujące wywody kol. **Pruszyńskiego** długotrwałymi oklaksami.

Uroczystość 20-lecia pracy kolejowej kol. Trilla, zagaił na zaproszenie Zarządu Koła kol. **Pruszyński.** Nawiązując do ciężkich warunków pracy w naszym zawodzie i podkreślając, iż tylko zdolność do codziennych poświęceń dla dobra służby może zapewnić człowiekowi przetrwanie na posterunku przez ćwierć wieku i zwycięstwo w walce z przeciwnościami życia osobistego i pracy zawodowej. Gdy zaś kol. Trill walkę tę przebył szczęśliwie, zasłużywszy sobie ponadto na miłość i szacunek wśród towarzyszy swego zawodu, należy mu się za to uznanie oraz życzenia, aby i na dalszej drodze swego życia oraz swej kariery służbowej spotykał się nadal z powodzeniem i aby mógł długie jeszcze lata pracować w pełni sił dla dobra Państwa i kolejnictwa polskiego.

W imieniu Zarządu Okręgowego złożył Jubilatowi życzenia prezes Okręgu kol. **Bartuś** i wręczył mu w dowód uznania jego zasług i wierności organizacyjnej artystycznie wykonany dyplom jubileuszowy.

Po złożeniu życzeń przez Zarząd Koła i kolegów, na które odpowiedział wzruszony kol. Trill, dziękując za pamięć i uznanie i apelując do wytrwania niezachwianie przy sztandarze naszej organizacji — zebrani spędzili kilka godzin na wspólnej pogawędce, zachowując jak najmilsze wspomnienia z tej koleżeńskiej uroczystości.

OSTRZEŻENIE

AULICH Ignacy **emer. dyspozytor parowozowni z Kutna jeździ po rozmaitych miejscowościach, zgłasza się do Zarządów Kół Z. Z. M. i pod rozmaitymi pozorami, najczęściej pod pretekstem okradzenia w pociągu wzgl. na dworcu wyłudza pożyczki, których nie zwraca.**

Z uwagi na liczne zażalenia na Aulicha Prezydium poczuwa się do obowiązku ostrzec przed nim wszystkie Zarządy Okręgów i Kół oraz wszystkich kolegów nadmieniając, iż Aulich nie ma w Centrali żadnych należności, z których możnaby było pretensje Zarządów Kół potrącić.

Ponadto Prezydium wzywa niniejszym wszystkie organy Związku, które Aulichowi udzielały pożyczek do nadesłania kwitów celem wystąpienia przeciw niemu na drodze sądowej o zwrot należności.

SKŁADKI NA F. O. N.

Zarząd koła Z. Z. K. w Dziedzicach donosi, iż członkowie Związku należący do tego koła wpłacili tytułem dobrowolnych składek na Fundusz Obrony Narodowej sumę zł. 409.11. Sumę tę przekazano na właściwe konto w P. K. O.

PODZIĘKOWANIA

Składam niniejszym serdeczne i gorące podziękowanie p. **Mec. Wacławowi Zaczyńskiemu** z Warszawy za gorliwą i skuteczną obronę przed Sądem Okręgowym w Bydgoszczy na sesji wyjazdowej w Inowrocławiu.

Stasinowski Hipolit,
masz. par. Inowrocław.

Za nadesłane nam życzenia z okazji srebrnych godów składamy członkom Prezydium Z. Z. M., członkom głównej Komisji Rewizyjnej, Zarządom Okręgowym Z. Z. M. w Krakowie, Wilnie Toruniu i Poznaniu, Marysiowi i Stachowi z koła Gdynia, wszystkim Zarządom Kół i członkom Okręgu poznańskiego Z. Z. M. i p. Naczelnikowi par. Karaśkiewiczowi za nadesłane życzenia zaś członkom Zarządu Okręgowego i Zarządu koła Poznań ponadto za miły upominek — tą drogą staropolskie „Bóg zapłać“.

Poznań, w lutym 1937 r.

M. i J. Spornowie

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250,—, ½ strony — zł. 150,—, ⅓ strony — zł. 100,—, ¼ strony—zł. 85,—, ⅛ strony — zł. 60,—, 1/16 strony — zł. 30,—.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: Eugenjusz Pruszyński

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15